

Daadkracht

Harm Beerda, voorzitter VBW-Asfalt

Tachtig jaar VBW-Asfalt heeft bijgedragen aan de mobiliteit en veiligheid van Nederland. Voor omzien is echter weinig gelegenheid want er is nog veel daadkracht nodig om bijdragen te leveren aan het toekomstige welzijn van Nederland.

Daarbij zijn en blijven veranderingen en aanpassingen nodig.

Kijkend naar de toekomst dan is goede raad en daadkracht nodig op diverse gebieden waarbij mobiliteit, veiligheid en milieu de hoofdgroepen vormen. Natuurlijk kan asfalt op die vlakken niet alle oplossingen bieden. Samen met de partners van de overheid en advies- en ingenieursbureaus vormt de aannemerij wel een sterk veld van deskundigen die aantoonbaar grote prestaties leverden.

Even omzien

De introductie van het product asfalt vond niet zonder slag of stoot plaats. Vrachtovervoerders moesten wennen aan het vlakke oppervlak en waren bang voor slipgevaar. Toen in 1927 het eerste Rijkswegenplan uitkwam, waren er geen richtlijnen voor de keuze van het

type verharding. Klinkerverhardingen domineerden de markt en de klinkerindustrie speelde met, zeker voor die tijd buitengewone, lobby in op de gevoelens van de weggebruikers. Via reclamecampagnes werd ingespeeld op de gevoelens over veiligheid en stroefheid.

Dit vroeg om acties van de asfaltindustrie en in 1928 was de oprichting van de V.B.W. een feit. Sindsdien maakte het gebruik van asfalt een sterke groei door die zelfs zo sterk werd dat wegen en asfalt als synoniem worden gebruikt bij de begrotingsbehandelingen in de Tweede Kamer.

Misvattingen

De gemiddelde levensverwachting is de vorige eeuw met 35 jaar toegenomen. Daarvan heeft de medische wereld 10

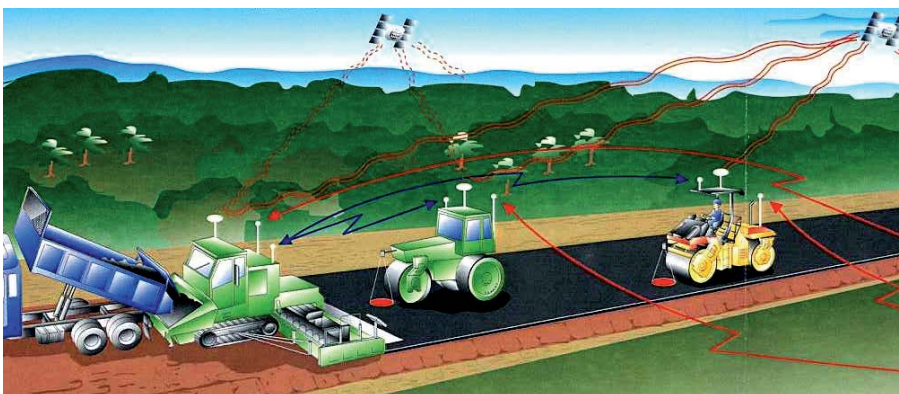


Fleurige bermen leveren bio-brandstof

jaar bijgedragen. De grootste bijdrage komt vanuit de gezondheidstechniek als onderdeel van de GWW en daarbinnen vooral de aanleg van rioleringen. Deze investeringen zorgden voor een verhoging van de levensverwachting met maar liefst 25 jaar! Vanuit deze visie is het onbegrijpelijk dat er door gerespecteerde personen in onze samenleving oproepen worden gedaan om de gelden bestemd voor de verbeteringen aan de infrastructuur toch vooral niet aan asfalt uit te geven maar om te buigen naar investeringen in praatgroepen van de softe sector. Niet dat die sector niet belangrijk is, maar ik denk dat ik niet de enige ben die meent dat de aandacht voor 'de handen aan het bed' onderschikt is geworden aan de vele beleidsrapporten.

Misvattingen over asfalt

Asfalt maakt slechts een klein deel uit van onze wereld. Ongeveer 1,5 procent van Nederland is bedekt met asfalt. Maar als de geluiden om ons heen willen



Gegevens verwerking van productie tot en met verwerking per satelliet (Roadware®)



Productiescherm

ons doen geloven alsof grote delen al bedekt zijn met asfalt en alle zeilen moeten worden bijgezet om verdere aantasting van het oppervlak te voorkomen. Deze perceptie wordt gevoeld door het grote maatschappelijke belang van de asfaltverharding. Dagelijks ziet men het wegooppervlak maar de ruimte tussen de wegen zijn buiten beeld. Ook de wegenkaarten dragen bij aan deze perceptie omdat de wegen met dikke lijnen staan aangegeven. Mogelijk dat de satellietbeelden die we steeds meer gebruiken het beeld wat ombuigen. De asfaltwegen worden ook verbonden aan het gebruik van de auto. In discussies gebruik men asfalt maar bedoelt auto. VBW-Asfalt heeft echter nooit gepleit Nederland vol te leggen met asfalt. Wel om de beschikbare middelen voor infrastructuur goed in te zetten. En onder goed inzetten wordt hier bedoeld dat gekozen moet worden voor een rationele afweging tussen de mogelijke oplossingen. En dan blijkt vanzelf dat asfalt in bijna alle gevallen de beste keus is.

De toekomst

Natuurlijk zijn voorspellingen altijd discutabel. Toch zijn er trends aan te geven. De ontwikkeling staat niet stil en wordt aangestuurd door processen die nu al in gang zijn gezet. Zonder al te diep in te gaan op de achtergronden wil ik hier enkele punten aanstippen.

De totale asfaltproductie zal niet dramatisch veranderen en blijft schommelen rond de tien miljoen ton per jaar. Wel zal de continuïteit bij de uitvoering over het jaar beter verdeeld zijn.

Grote onderhoudswerken worden beter gepland en aangestuurd waardoor de overlast voor de weggebruikers afneemt.



Natuurlijk komt VROM terug op haar dwaling om asfaltgranulaat als afval te bestempelen.

Automatisering komt sterk op. Met de daaraan verbonden materieelontwikkelingen en eisen aan de medewerkers. De gemiddelde leeftijd van de medewerkers gaat sterk dalen. De logistieke keten van productie, transport en verwerking wordt geoptimaliseerd. Systemen voor sturing op het eindproduct, als de laagdikte, worden doorontwikkeld. Walsen worden voorzien van diverse hulpmiddelen met informatie over de mate van verdichting. Mogelijk komen er walsen zonder machinist maar met een operator aan de zijlijn. Het vakmanschap zal echter altijd nodig blijven. De gemiddelde productietemperatuur van het asfalt is drastisch verlaagd en fossiele brandstoffen zijn vervangen door bio-gas waardoor emissies nog verder zijn teruggebracht. Fleurige beplanting in de bermen van de (rijks)wegen leveren voldoende feedstock om de asfaltinstallaties van bio-brandstof te voorzien. Er wordt alleen nog maar 'groen' asfalt gemaakt.

De eisen

De opdrachtgevers zullen alleen nog eisen stellen aan de kwaliteit van het eindresultaat – het gebruik. Daarbij zal

de overheid zich alleen nog bemoeien met de kwaliteit van het totale project in relatie tot effect op mobiliteit, veiligheid en duurzaamheid.

Daadkracht

Om onze maatschappij te laten functioneren is asfalt hard nodig. Veilige en duurzame wegen om te voldoen aan de noodzaak van mobiliteit. Maar ook bij de projecten in de waterbouw om ons land te beschermen en gelijk energie op te wekken.

Dit vereist daadkracht. Daadkracht die kenmerkend is voor onze asfaltbranche. Daadkracht om het welzijn van onze maatschappij te verbeteren.



Automatisering is al ingezet.